

# Quartierveranstaltung Tram Affoltern

3. April 2024



# Quartierveranstaltung Tram Affoltern

## Ablauf des Abends – Referentinnen und Referenten

- Pia Meier, Präsidentin Quartierverein Affoltern (Begrüssung)
- Stadtrat Michael Baumer, Vorsteher Departement Industrielle Betriebe (DIB)
- Dr. Marco Lüthi, Direktor Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
- René Volken, Gesamtprojektleiter Tram Affoltern, VBZ
- Stadträtin Simone Brander, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED)

Anschliessend: Fragen und Diskussion aus dem Publikum sowie Apéro

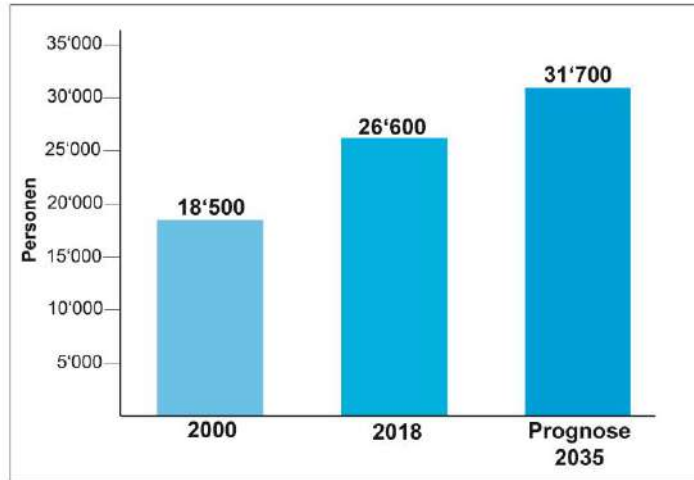
# Stadtrat Michael Baumer



# Affoltern hat sich rasant entwickelt ...



## ... und wächst weiter



# Affoltern braucht ein Tram

- **Letztes Stadtquartier ohne Tramanschluss (ausser Witikon)**
- **Busse sind hoch ausgelastet**
- **Weiter steigende Nachfrage**
- **Fehlende Direktverbindung ins Stadtzentrum**



# Verkehrspolitische Prioritäten



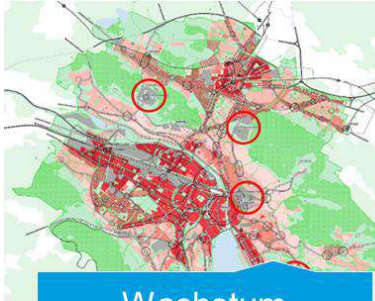
Tramtangenten  
schaffen

Hauptachsen  
aufwerten

Restliches ÖV-Netz  
weiterentwickeln

- Polyzentrik stärken
- Innenstadt entlasten
- ÖV und IV entflechten
  
- Unabhängige Bahnkörper, schnelle Verbindungen
- Entwicklungsgebiete an das ÖV-Netz anbinden
- Kundenfreundliche Umsteigebeziehungen
  
- Verknüpfung über Stadtgrenzen hinaus
- Zuverlässigkeit erhalten – Netz ergänzen
- Umsetzung der E-Bus-Strategie

# Herausforderungen



Wachstum  
(Richtplan 2040)



Kapazitäts-  
engpässe



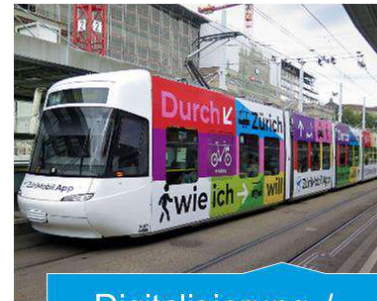
Knoten-  
überlastungen



Ansprüche an  
öffentlichen Raum



Klimawandel →  
Ziele Modal Split



Digitalisierung /  
Kundenbedürfnisse



Finanzierung

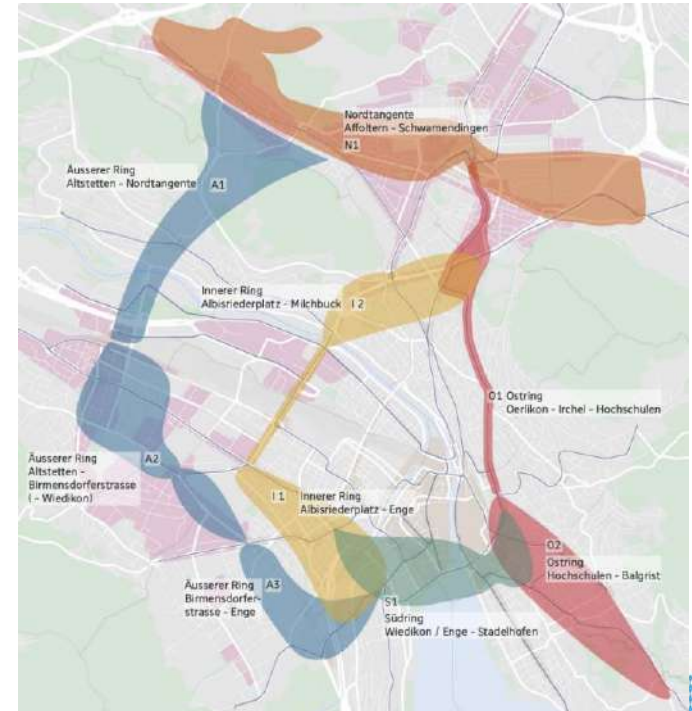


Fachkräftemangel



# VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040

## Vom Zielbild zu konkreten Projekten



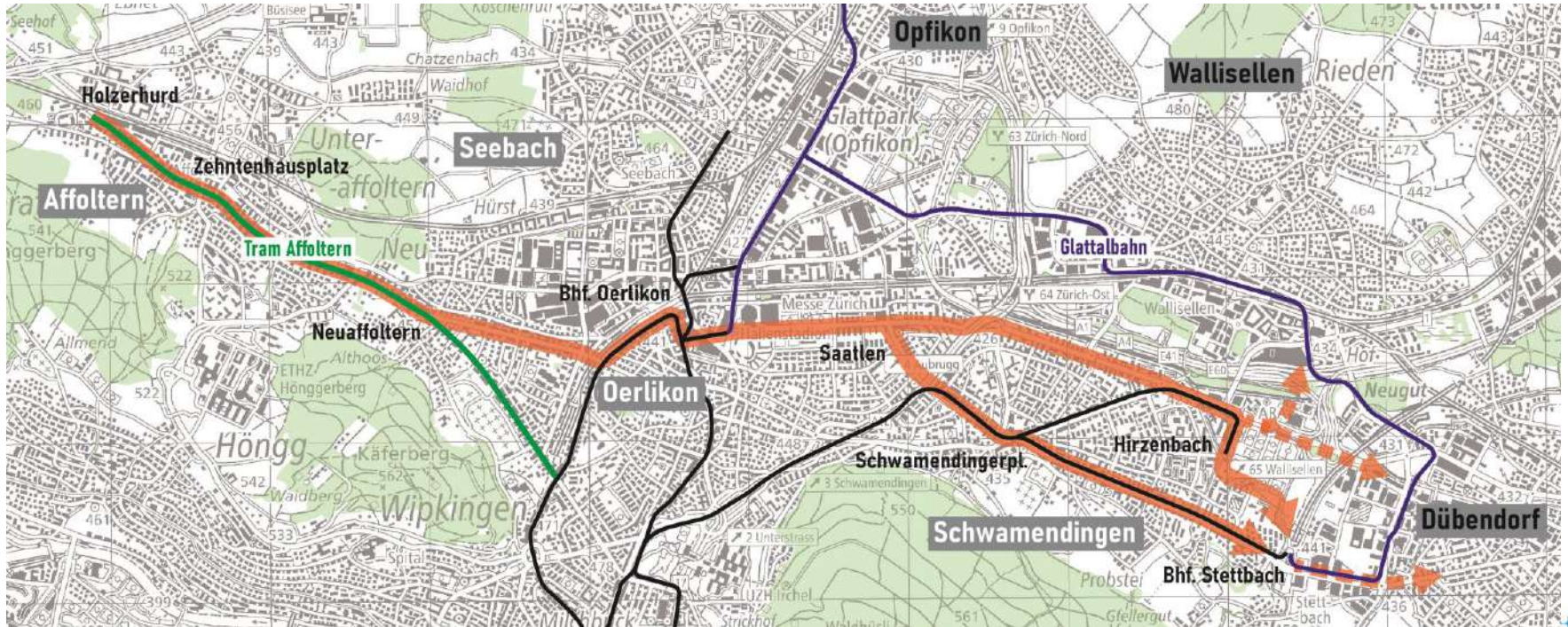
# VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040

## Generationenprojekt wird vom Stadtrat unterstützt

Der Stadtrat hat der Netzentwicklungsstrategie 2040 im Dezember 2023 zugestimmt.



# Die nächsten Ausbauschritte: Tram Affoltern und Tram Nordtangente



# Direkt, pünktlich, schnell, bequem

## Das Tram Affoltern

- Pünktliche und schnelle Direktverbindung in die City
- Mehr Platz für unsere Fahrgäste dank grösserer Kapazitäten
- Bequem und komfortabel



**Marco Lüthi, Direktor VBZ**



# Wieso ein Tram nach Affoltern?

## Der öV stösst auf der Wehntalerstrasse an seine Grenzen

- Die Linie 32 ist am Morgen voll ausgelastet, trotz Taktverdichtung und Einsatz von Doppelgelenkbussen.
- Umsteigezwang am Bucheggplatz oder Limmatplatz verlängert Reisezeiten ins Zentrum.



# Wieso ein Tram?



# Startschuss vor 10 Jahren

- Tram Affoltern als wichtigstes Element der VBZ-Netzentwicklungsstrategie "züri-linie 2030"
- Einbindung des Projekts in übergeordnete Planungen

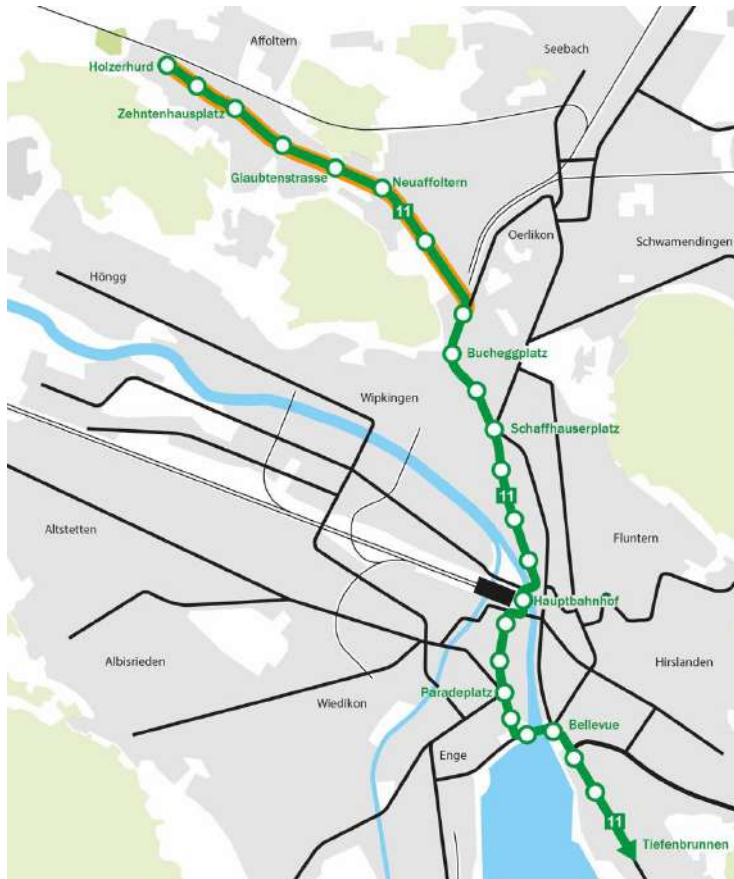


Aktionsplan "Stadtverkehr 2025"





# Projektüberblick



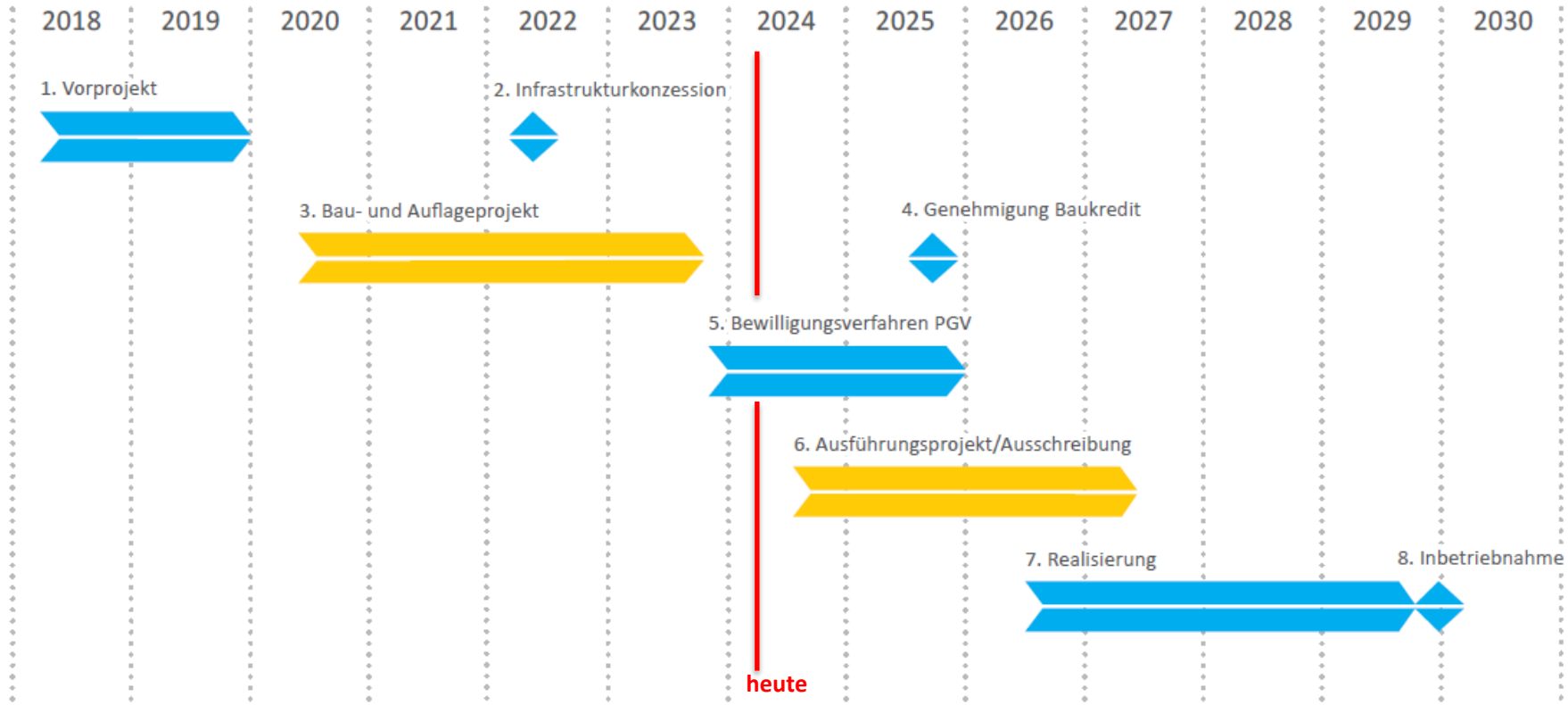
- Neubau eines 4 km langen Tramtrassees zwischen Hofwiesenstrasse und Holzherud
- Tram 11 ersetzt die Trolleybuslinie 32 zwischen Bucheggplatz und Holzherud
- Affoltern erhält eine Direktverbindung zum HB, ins Stadtzentrum und an den See
- Fahrzeit Zehntenhausplatz – HB: ca. 17 Minuten

# Projektstand

- Das **Bauprojekt** liegt dem Kanton zur Prüfung vor.
- Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) wird gemäss Eisenbahnrecht durchgeführt.  
Das zugehörige **Auflageprojekt** wurde im November 2023 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.



# Terminplan



# Kosten

- Es wird mit Gesamtkosten von rund 450 Mio. CHF gerechnet
- Das Projekt wird mehrheitlich aus dem Verkehrs- bzw. Strassenfonds des Kantons Zürich finanziert
- Der Bund unterstützt das Projekt über das Agglomerationsprogramm und wird einen Betrag von über 100 Mio. CHF übernehmen
- Die Stadt Zürich finanziert die kommunalen Anpassungen
- Im Rahmen von Tram Affoltern werden weitere Sanierungsprojekte der städtischen und privaten Werke im Umfang von ca. 80 Mio. CHF ausgelöst



Kostenvoranschlag Tram Affoltern:  
450 Mio. CHF  $\pm$  10%

## Politischer Prozess

- Beschlüsse Regierungsrat und Stadtrat
- Kantonsrat und Gemeinderat
  
- Stadt Zürich: Abstimmung zum städtischen Anteil
- Kanton Zürich: Abstimmung im Falle eines Referendums



# René Volken, Gesamtprojektleiter



# Tram Affoltern - Zahlen und Fakten

- Gesamtlänge Neubaustrecke: 4 km
- 8'650 m Gleismeter, davon 5'610 m feste Fahrbahn Belag/Beton und 3'040 m Grüntrasse
- 295 Masten und 35 Mauerbolzen
- Meterspur (1000mm)
- 4 elektrische Schmieranlagen
- 8 Weichen, davon 4 elektrische und 4 mechanische
- 600V Spannung Gleichstrom
- 50% Kapazitätssteigerung gegenüber heutigem Trolleybusangebot
- Erwartete Nachfrage 2040: 20'000 Fahrgäste pro Werktag im nachfragestärksten Querschnitt

# Was hat sich seit 2019 geändert?

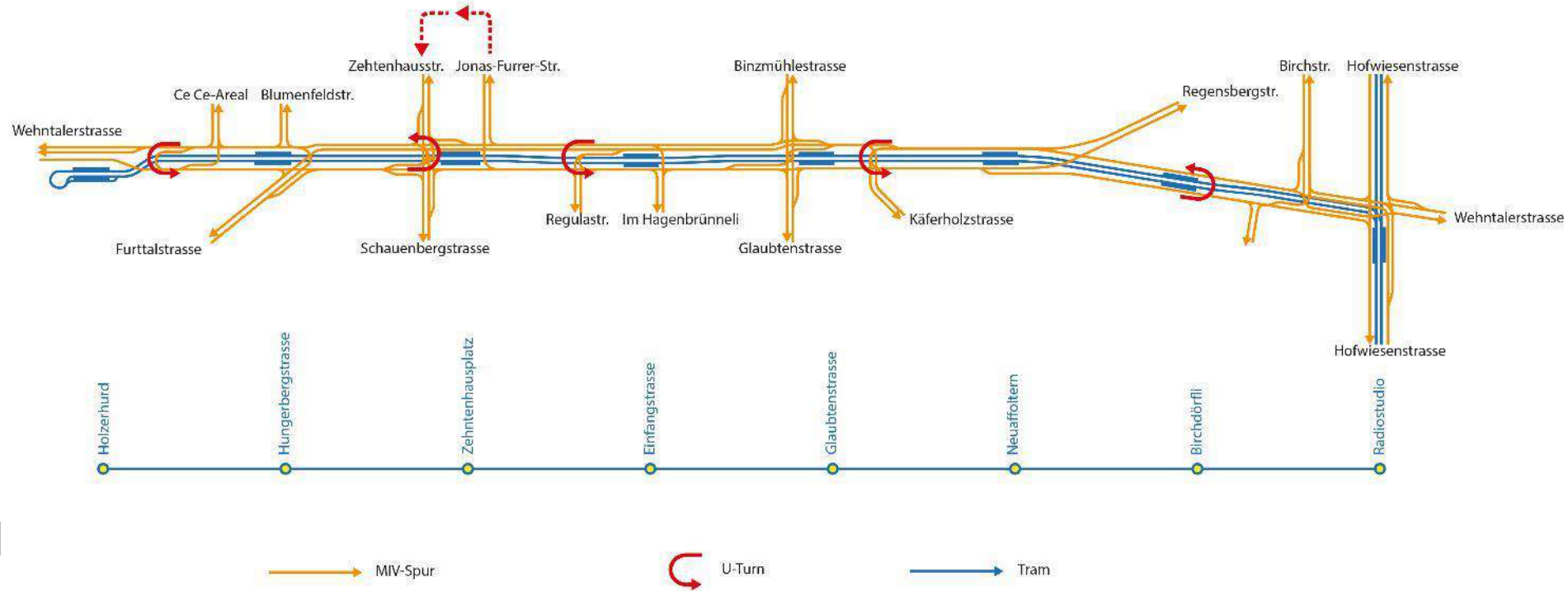
## Vertiefung von Vorprojekt zu Auflageprojekt

- Allgemeiner Detaillierungsgrad erhöht (von Massstab 1:500 auf 1:200)
- Trameigentrassee weiterentwickelt (Grün- und öV-Trasse)
- Werkleitungsprojekt erstellt
- Masten- und Baumstandorte festgelegt
- Beläge, Randabschlüsse, Bepflanzung ausgewählt
- Signalisation und Markierungspläne erstellt
- Fussgängerübergänge geprüft und optimiert
- öffentlicher Freiraum ausgestaltet
- Vorzonen detailliert ausgearbeitet (inkl. diverse Gespräche mit Eigentümern und Eigentümerinnen)
- Lösungsfindung für Zufahrten und Parkierung



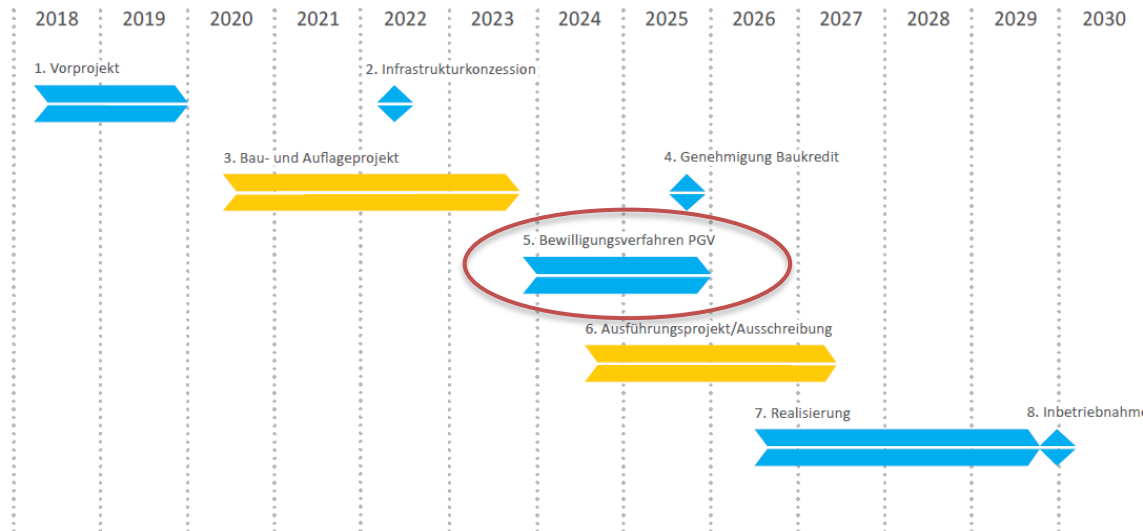
# Betriebskonzept

Gegenüber Vorprojekt unverändert



# Projektstand: Start Plangenehmigungsverfahren (PGV)

- Am 8. April 2024 startet die 30-tägige öffentliche Auflage im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens



# Projektstand:

## Start Plangenehmigungsverfahren (PGV)

- Um das Auflageprojekt sichtbar zu machen, wird es vor Ort mittels Markierungen und Pflöcken ausgesteckt.
- Für die markierten Punkte wird folgender Farbcode verwendet:
  - **Gelb**: Landerwerb
  - **Orange**: Hochbauten / unterirdische Bauten
  - **Hellblau**: Kunstbauten
  - **Blau**: Fahrleitungsmasten / Beleuchtung
  - **Grün**: Bäume
  - **Rot**: Strassenraum



# Eine Tramfahrt nach Affoltern in Bildern

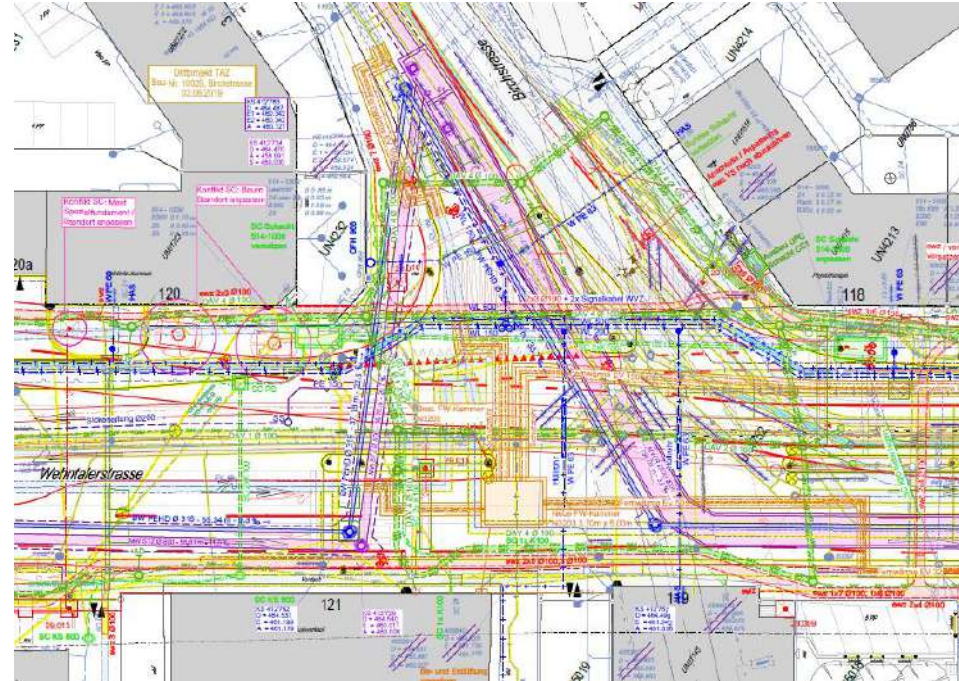


# Brunnenhof



# Werkleitungserneuerung: Projekt betrifft nicht nur Oberfläche

- Koordiniertes Bauen mit der Traminfrastruktur
- Erneuerung und Verlegung der Werkleitungen
  - Entwässerung
  - Fernwärme
  - Wasserversorgung
  - Elektrizitätsnetz / Beleuchtung
  - Erdgas
  - Telekommunikation



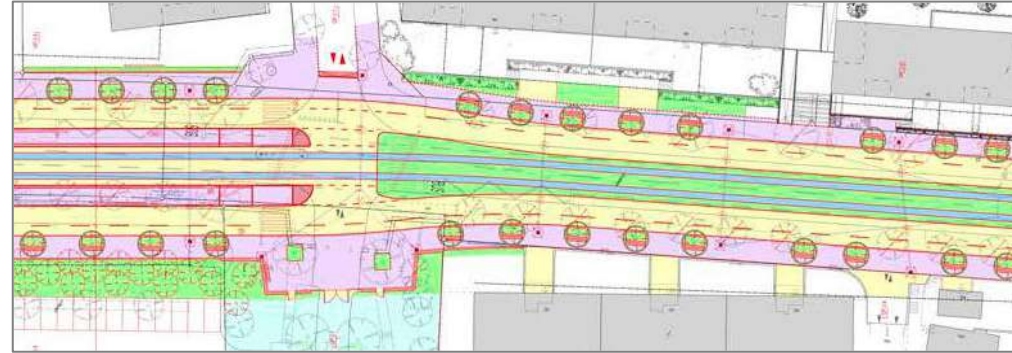
Ausschnitt Knoten  
Wehntalerstrasse/Birchstrasse

# Birchdörfli



# Grüntrasse

- Grüntrasse vorerst auf 1/3 der Strecke (ca. 1.4 km Länge)
- Übrige Abschnitte mit Busverkehr, spätere Umgestaltung wird baulich vorbereitet

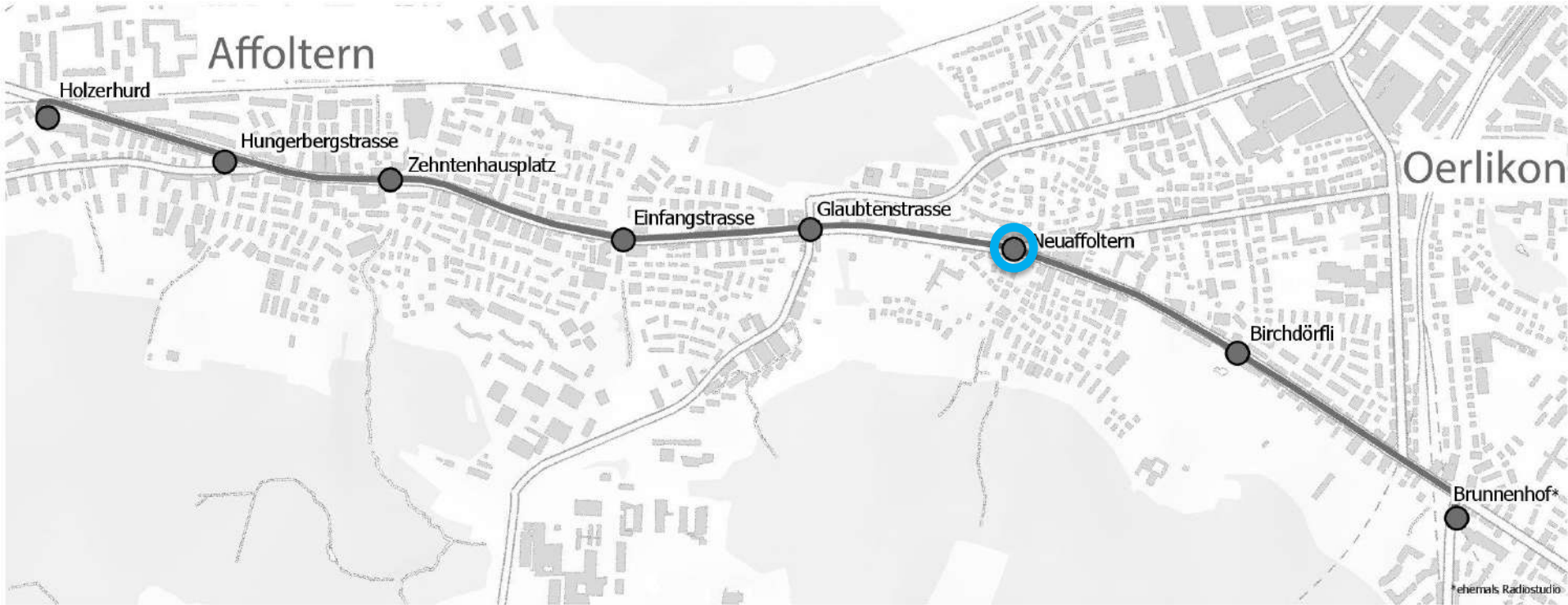




# Grüntrassee Birchdörfli



# Neuaffoltern



# Neuaffoltern

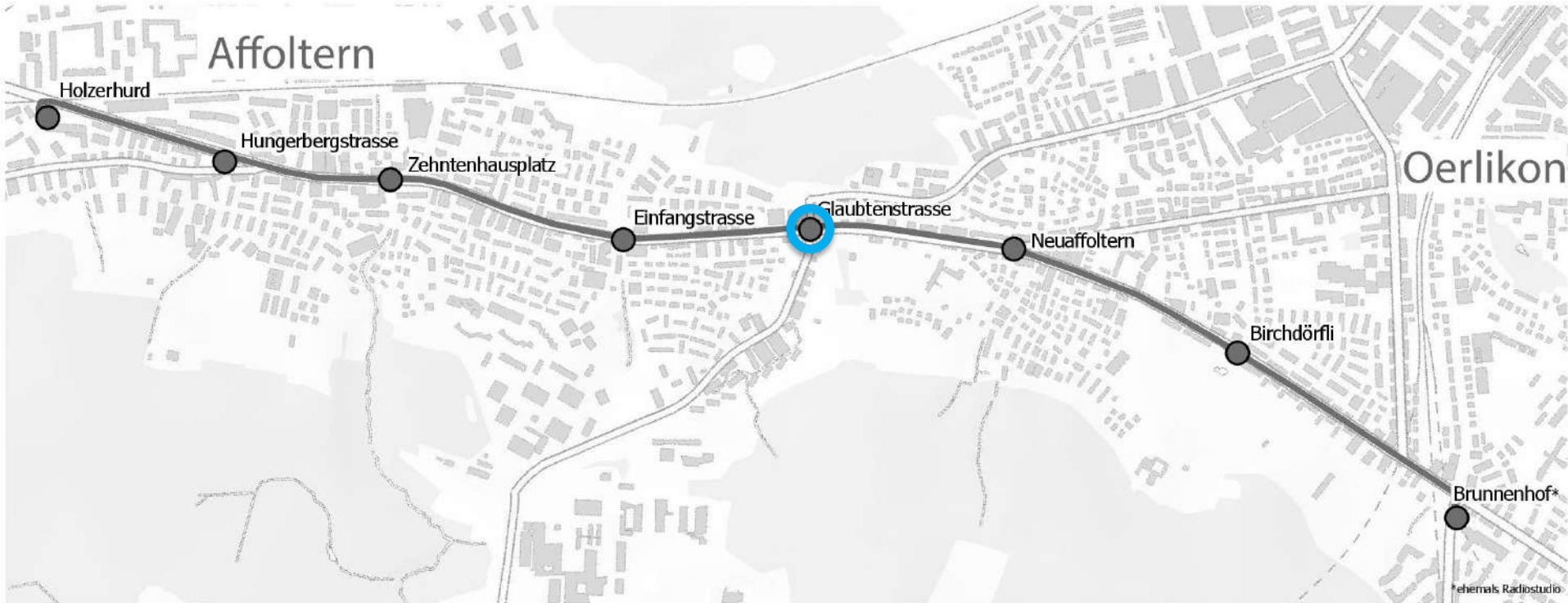


# Neuaffoltern



- Gemeinsame Haltestelle für Tram und Bus in Mittellage
- Zusätzliche Querungen für FussgängerInnen

# Glaubten



# Glaubten

- Komplexer Verkehrsknoten
- Bushaltestelle Linie 80 in Seitenlage zur Verkürzung der Umsteigedistanz



# Haltestelle Glaubtenstrasse

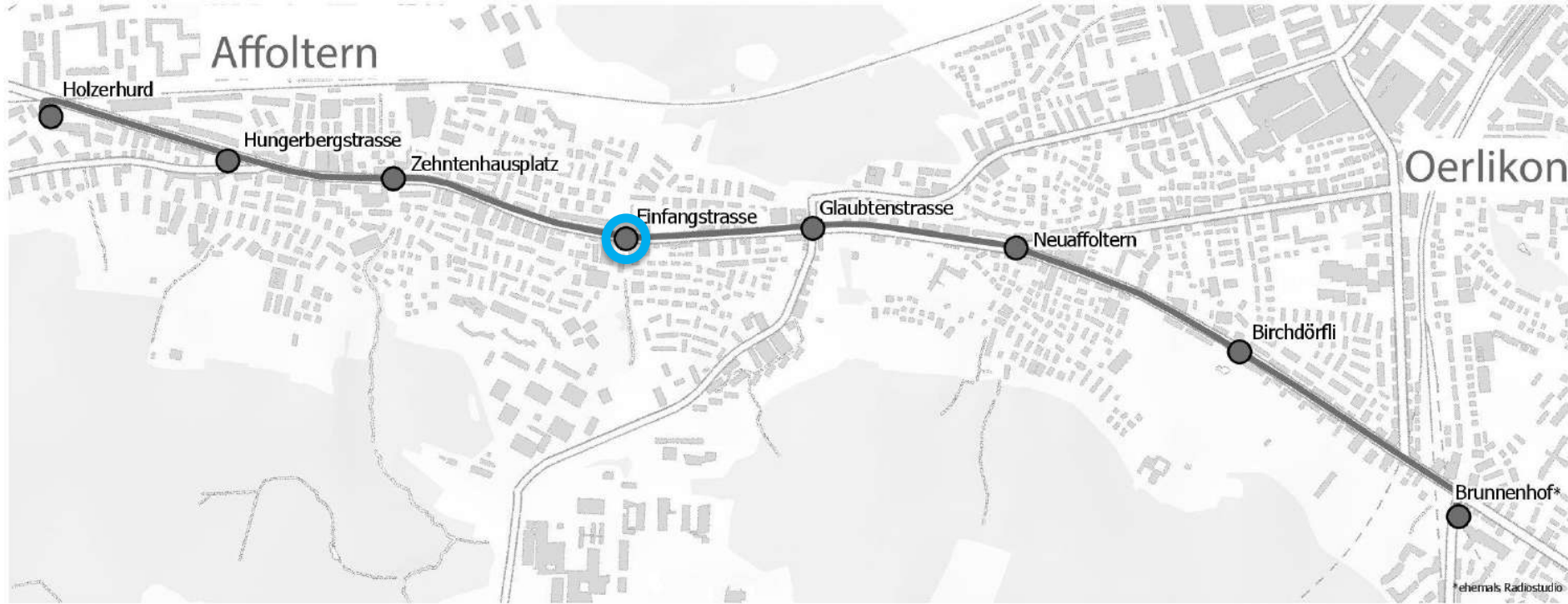


# Glaubtenstrasse





# Einfangstrasse



# Restaurant Frieden



- Einziges Gebäude, das "im Weg" steht
- Ursprünglich war Abbruch geplant
- Privater Investor übernimmt Kosten für Verschiebung des Gebäudes



# Abschnitt Einfangstrasse



# Haltestelle Einfangstrasse



# Zehntenhausplatz



# Spezialhaltestelle Zehntenhausplatz

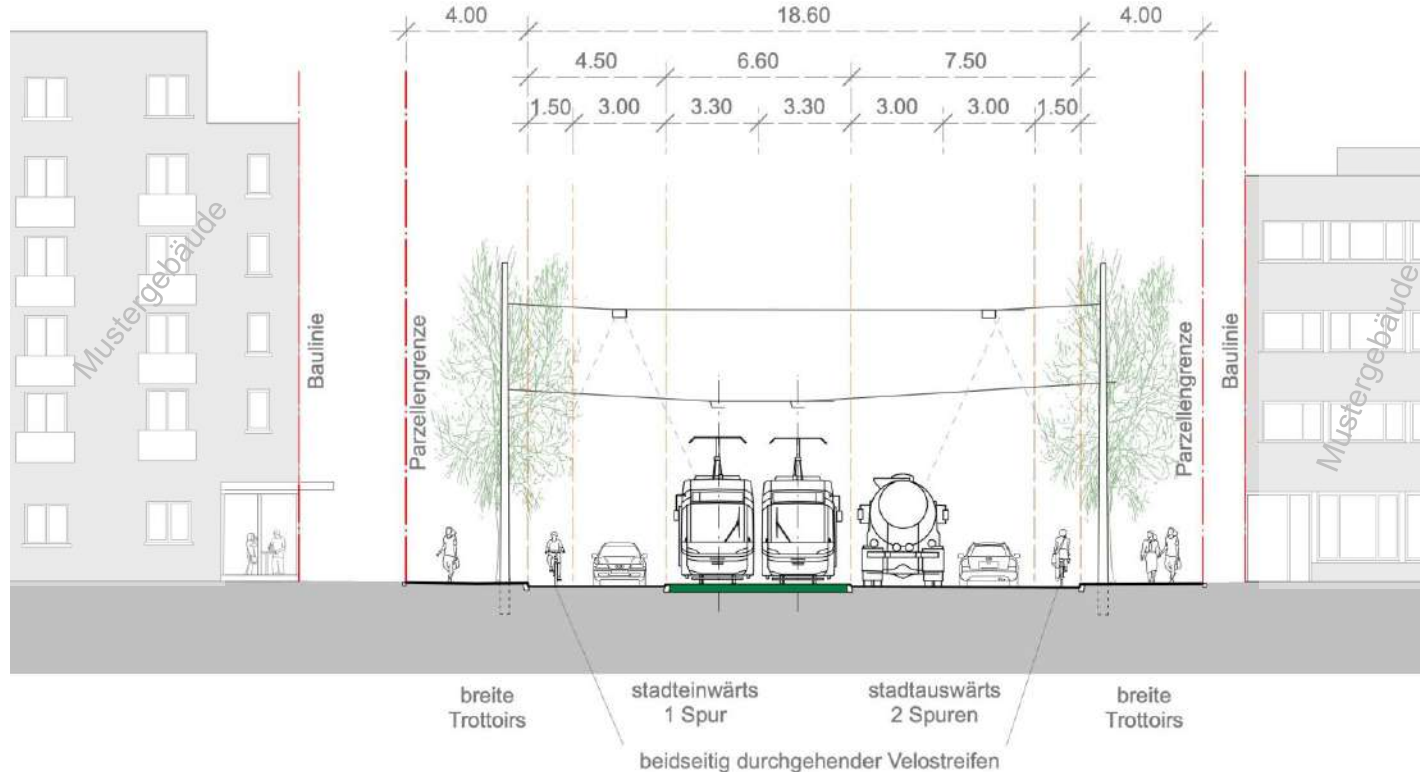


# Koordination mit Zentrumsentwicklung



# Querschnitt Wehntalerstrasse

- z.B. Abschnitt zwischen Haltestellen Zehntenhausplatz und Hungerbergstrasse





# Haltestelle Hungerbergstrasse



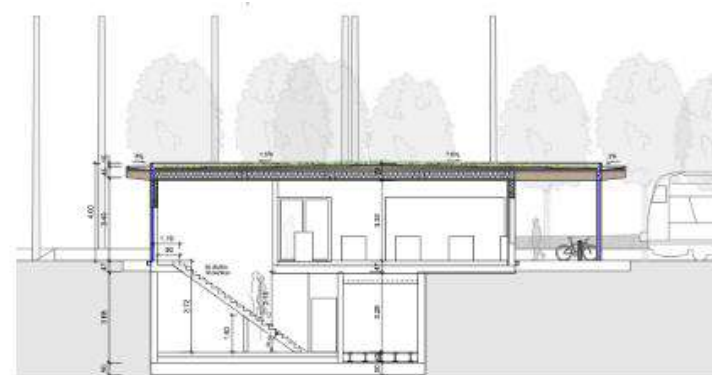
# Hungerbergstrasse



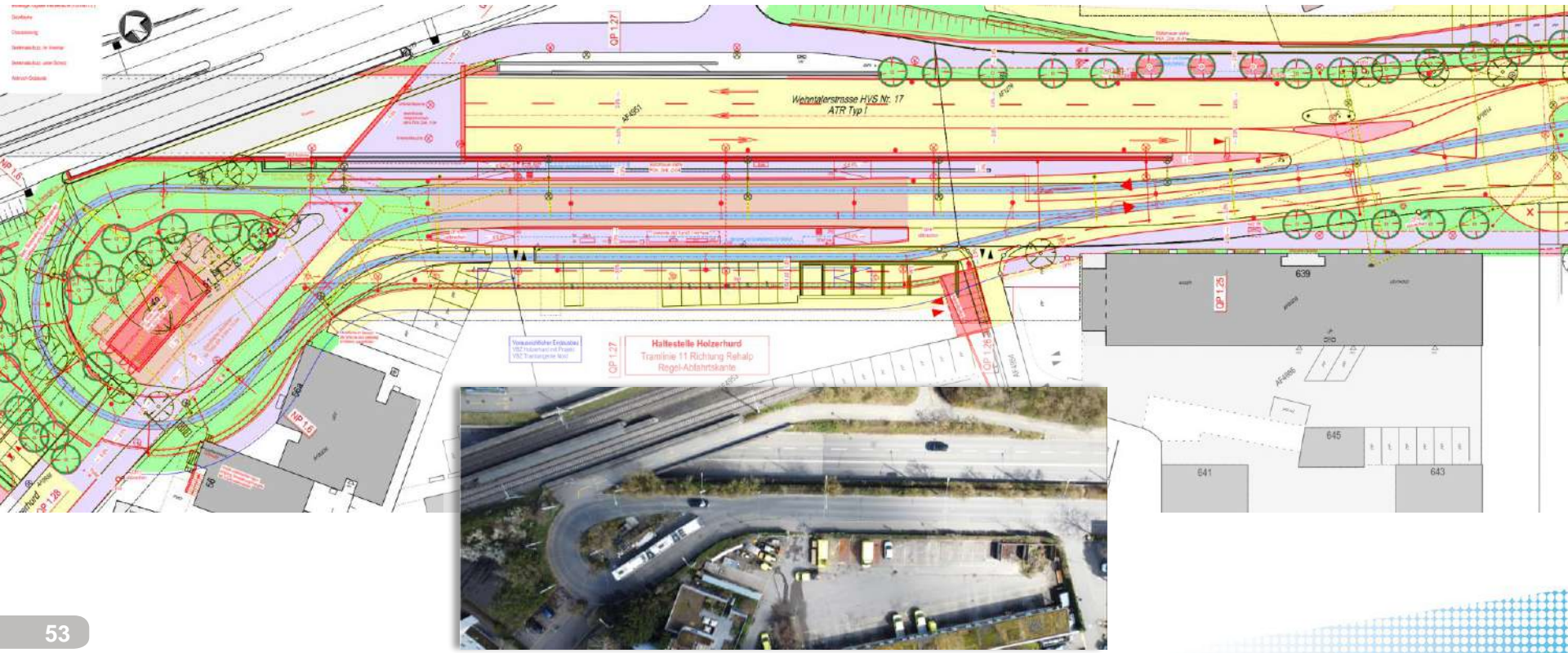
# Holzerhurd



# Wendeschleufe Holzerhurd



# Holzerhurd



# Bauphasenplanung

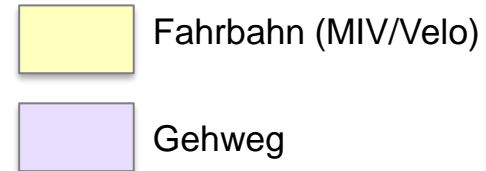
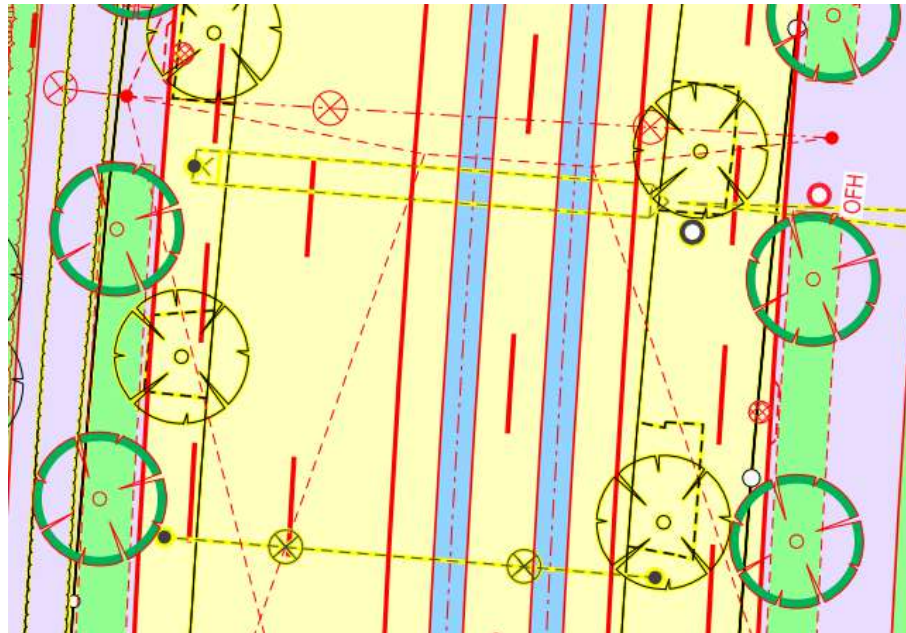
- Baubeginn aktuell 2026 geplant
- Bauzeit 3½ Jahre (inkl. Drittprojekte Werkleitungsbau)
- Verkehr wird auch während Bau auf Wehntalerstrasse verarbeitet werden (keine Totalsperrungen)
- Dazu muss auf der ganzen Strecke mehrheitlich gleichzeitig gestartet werden.
- Detailplanung erfolgt in nächster Projektphase (Ausführungsprojekt)



Bauablauf-Konzept wie bei Limmattalbahnhof

# Bauphasenplanung

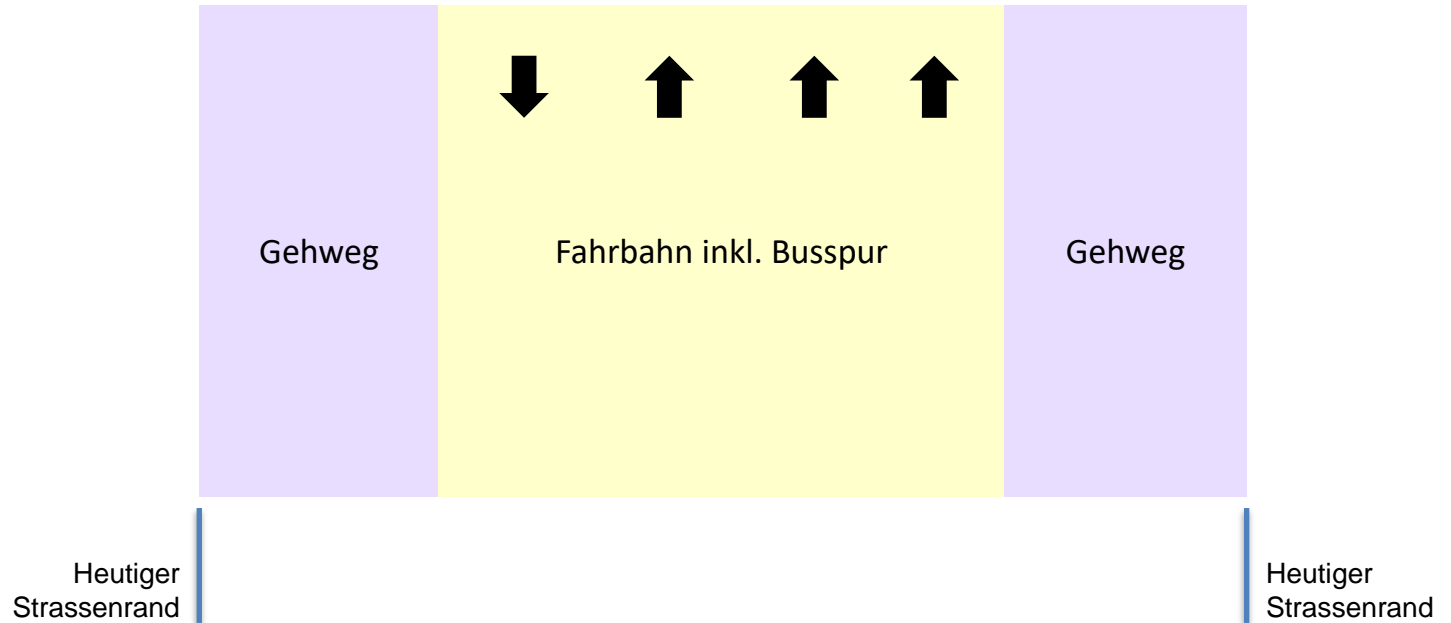
- Planausschnitt Abschnitt Einfangstrasse - Zehntenhausplatz



# Bauphasenplanung

## Schema Bauphase 0

- Vorarbeiten
- Abbrüche
- Rodungen

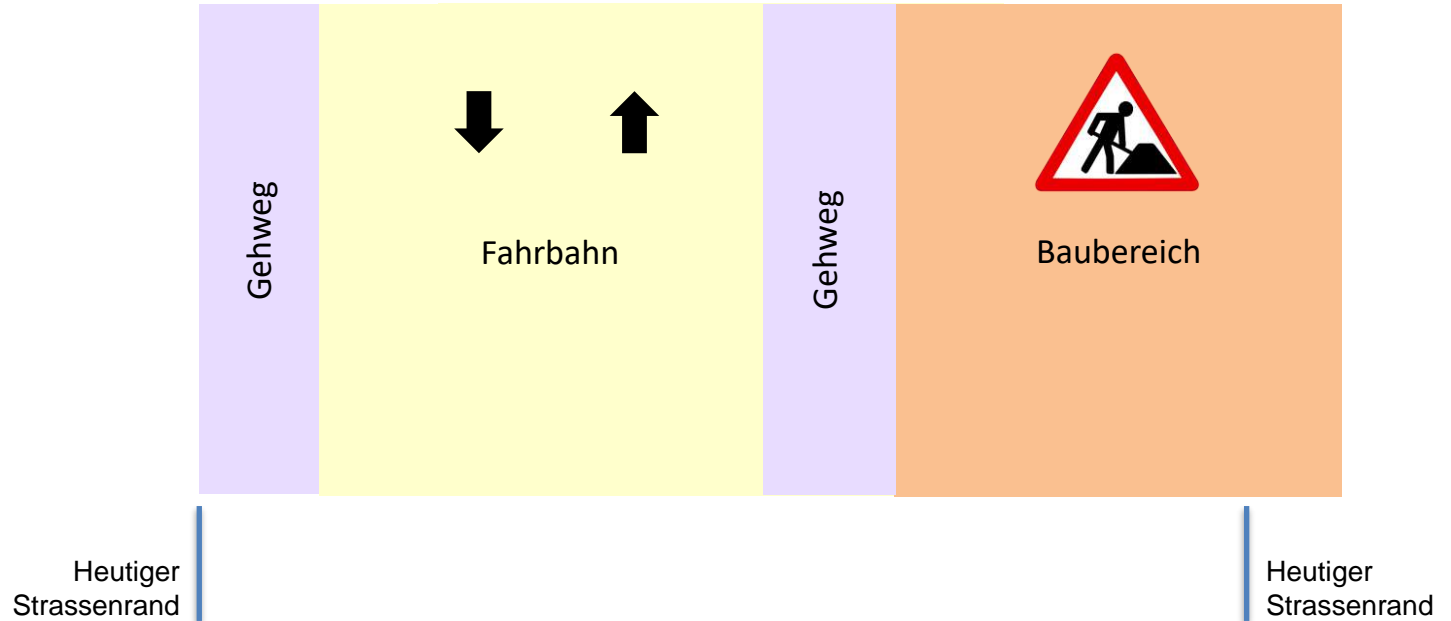




# Bauphasenplanung

## Schema Bauphase 1

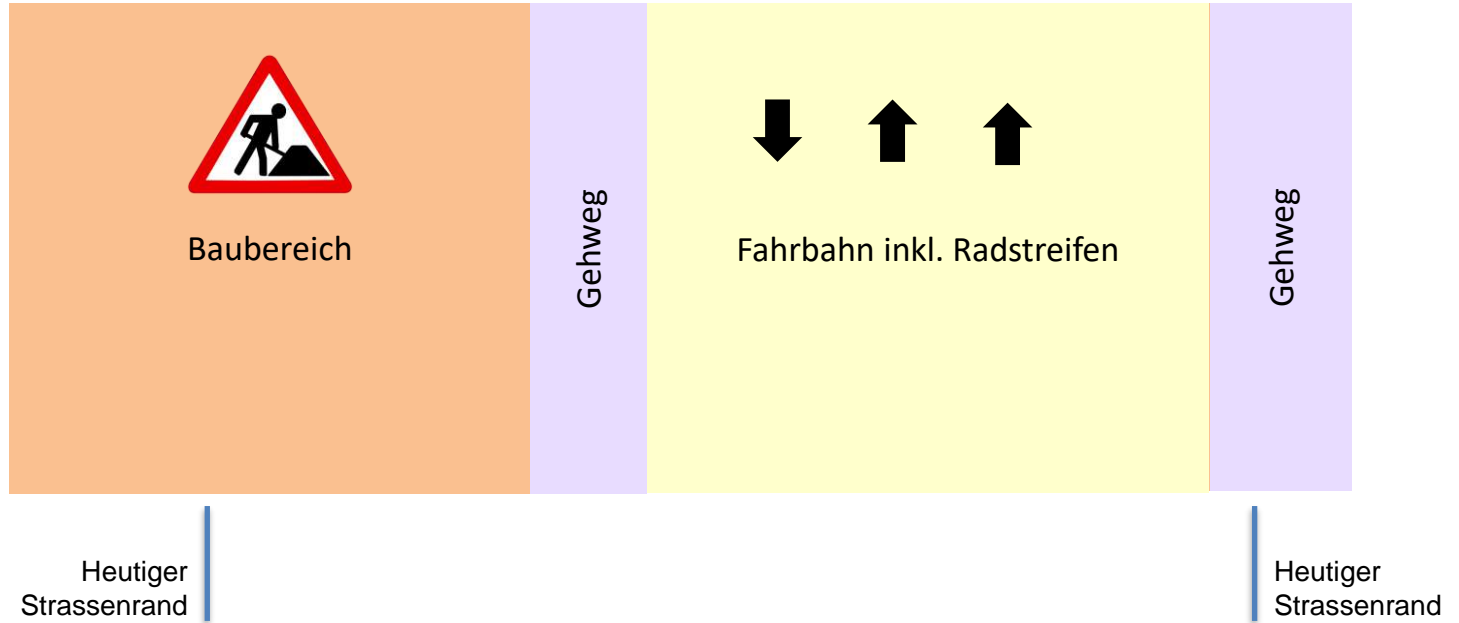
- Baubereich Nordseite



# Bauphasenplanung

## Schema Bauphase 2

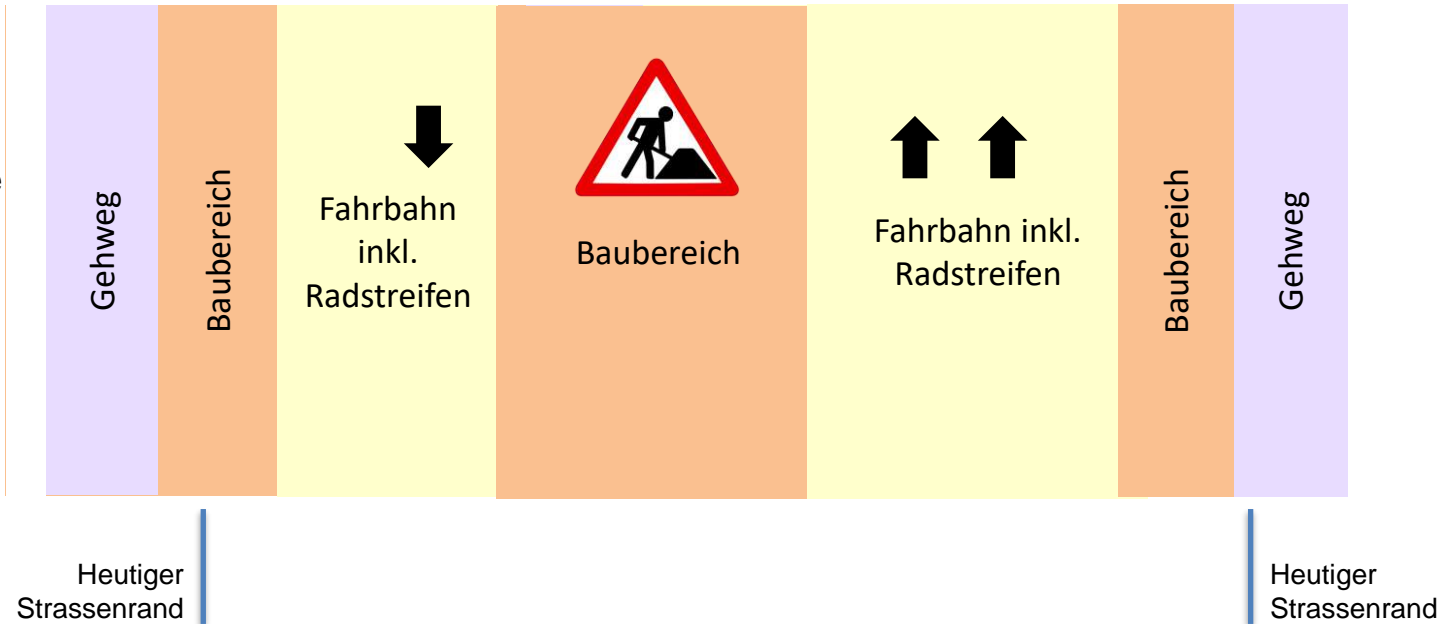
- Baubereich  
Südseite



# Bauphasenplanung

## Schema Bauphase 3

- Baubereich «Mitte»
- Erstellen Tramtrasse
- Setzen Bäume und Masten



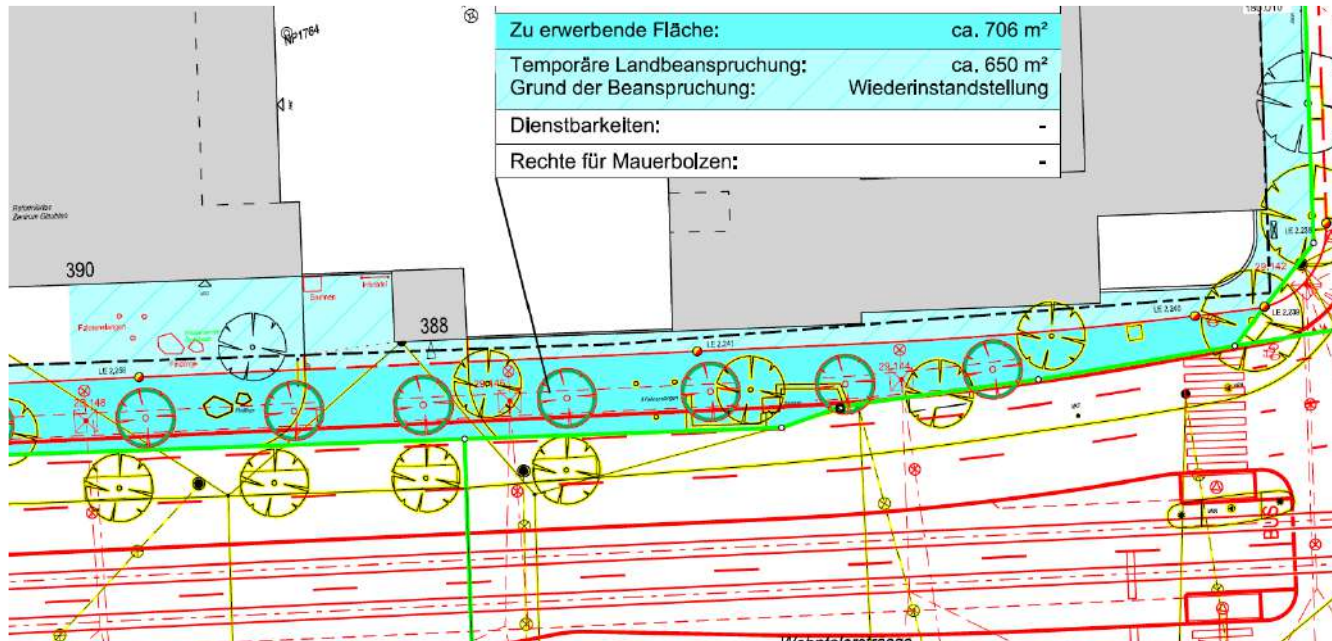
# Bauphasenplanung

## Impressionen Baustelle Tram Zürich West



# Temporäre Landbeanspruchung

- Punktuelle Landbeanspruchung für Anpassungs- und Wiederherstellungsarbeiten nötig
- Ziel: minimale, schonende Eingriffe



# Wie funktioniert der Zugang zu den Liegenschaften während der Bauphase?



Fotos der Baustelle Limmattalabahn

# Stadträtin Simone Brander



# Veloverkehr

## Durchgängiges Angebot auf beiden Seiten





# Fussverkehr

## Kurze oberirdische Wege



# Schulwege

## Sichere Übergänge



# Strassenbäume

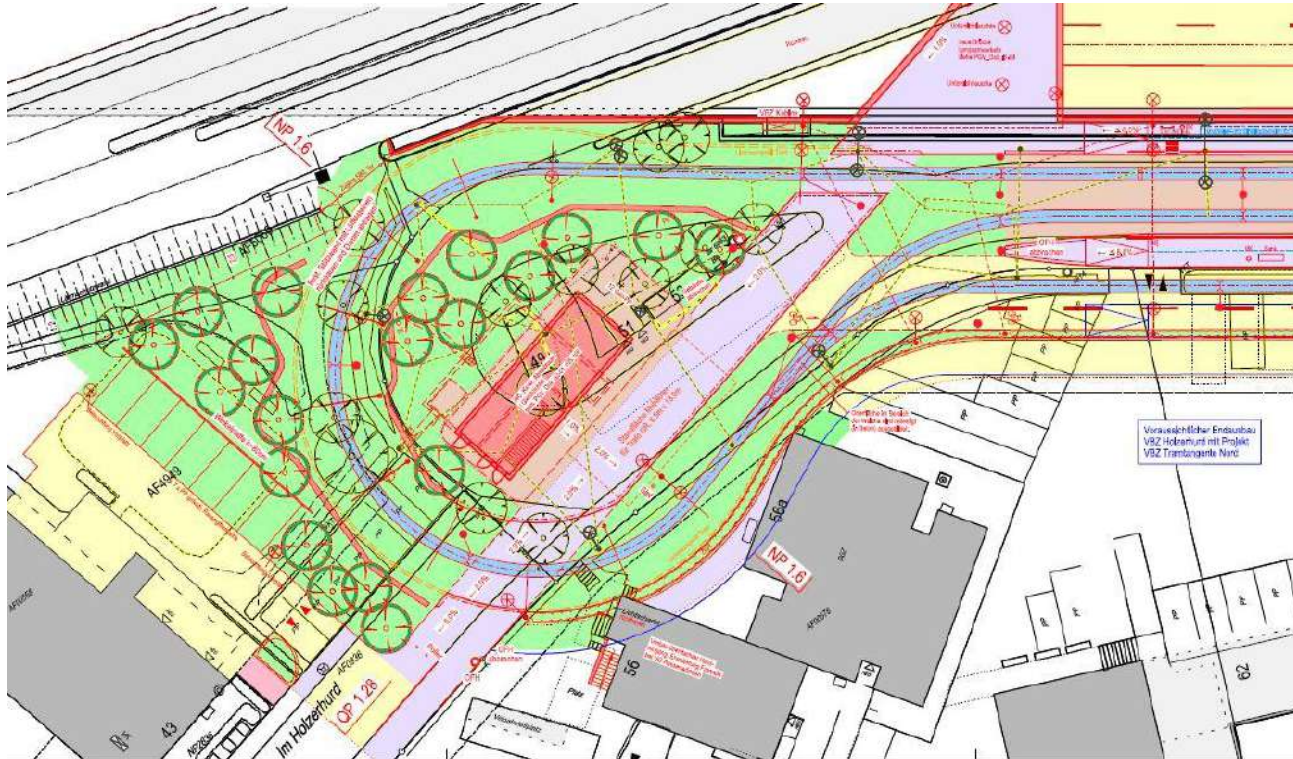
## Baumallee wird neu gepflanzt



# Freiräume

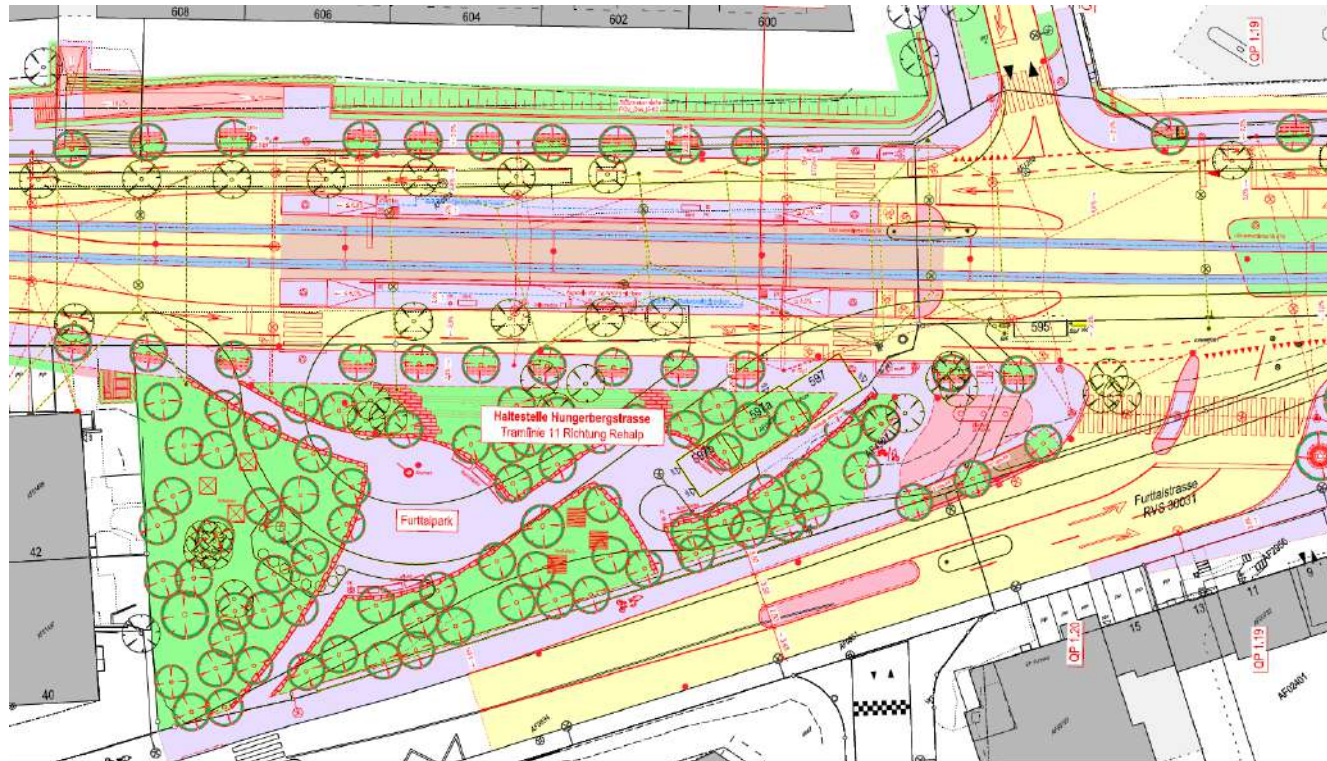


# Holzerhurd

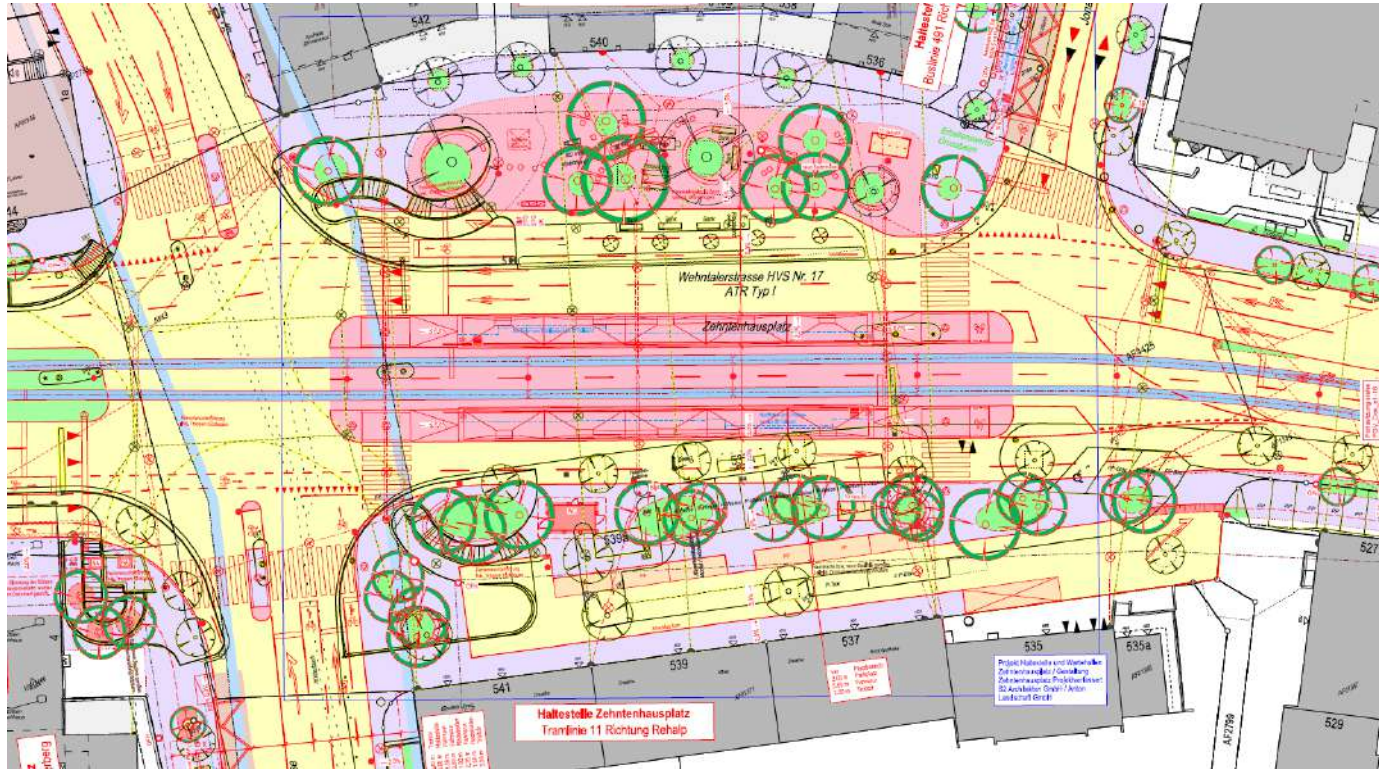




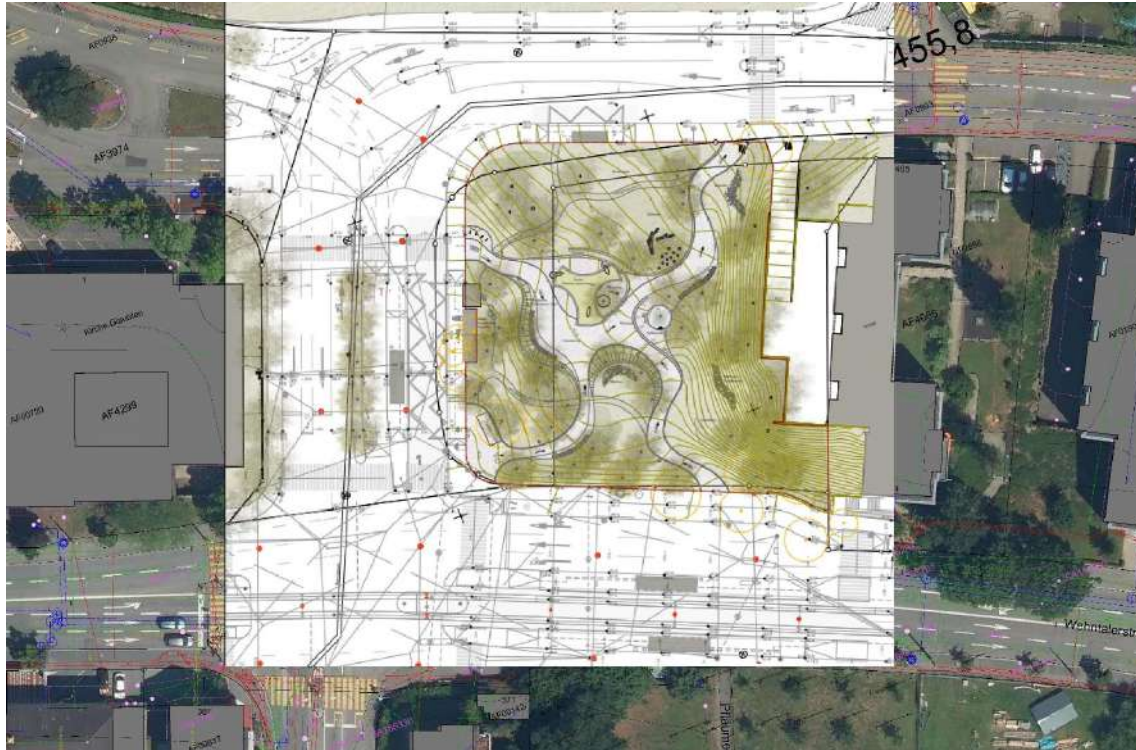
# Furttalpark



# Zehntenhausplatz



# Grüner Stadtplatz Glaubten





# Spickel Neuaffoltern



## Weitere Infos

- Ausgehängte Pläne
- Öffentlich aufgelegtes Projekt ab dem 8. April
  - Elektronisch: Website Amt für Mobilität Kanton Zürich
  - Papier: Tiefbaamt Stadt Zürich, Amtshaus V, 4 OG
- Infocenter am Zehntenhausplatz ab Sommer 2024
- Informationen zum Projekt auf [www.vbz.ch/affoltern](http://www.vbz.ch/affoltern)

# Fragerunde

